

Секція № 6. КОМЕРЦІЙНА, ТОРГОВЕЛЬНА ТА ПІДПРИЄМ-
НИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Гаврись М.О., ст. викл., НТУ «ХП», м. Харків

Гаврись О.О., ст. викл., НТУ «ХП», м. Харків

**ПИТАННЯ МОДЕРНІЗАЦІЇ АНАЛІТИЧНОЇ ПОЛІТИКИ ОСНОВНИХ
ЗАСОБІВ**

Основні засоби є ключовими активами підприємств, використання яких уможливорює їхню діяльність і визначає її ефективність. Однак, питанням аналізу стану основних засобів, ефективності їхнього використання та придатності ОЗ для виконання певних завдань не приділяється достатньої

уваги на вітчизняних підприємствах. Такий аналіз якщо і проводиться, то швидше інтуїтивно, або ж висновки про непридатність конкретних об'єктів ОЗ робляться на основі очевидних даних про зниження ефективності роботи підприємства, скарг співробітників, що безпосередньо працюють з певним обладнанням, тощо. Як українська, так і зарубіжна теорія економічного аналізу переважно пропонує для основних засобів лише дуже прості, і часто недостатньо наочні показники, такі як коефіцієнт оновлення основних засобів, коефіцієнти придатності і зносу ОЗ, тощо. Індикатори, які б сигналізували про необхідність ремонту, модернізації або заміни об'єктів основних засобів, як правило, не використовуються.

Закінчення строку корисного використання і досягнення об'єктом ОЗ нульової залишкової вартості очевидним чином сигналізують про необхідність перевірити його стан і оцінити перспективи подальшого використання. Складнішою є ситуація, якщо нульова або ліквідаційна залишкова вартість ще не досягнута, строк корисного використання не завершився, а об'єкт вже починає демонструвати ознаки деградації певних характеристик: надійності, продуктивності, точності роботи і якості продукції, що виробляється за його допомогою, тощо. В деяких випадках доводиться також враховувати фактор морального старіння основних засобів, що ще більш ускладнює аналіз.

Ми спробували розробити показники, які б дозволяли об'єктивно оцінити стан і придатність до подальшого використання окремих об'єктів основних засобів, не тільки на основі коефіцієнтів їхнього зносу. Такі показники можна розробити, перш за все, для таких основних засобів, як виробниче та допоміжне обладнання, транспортні засоби. Саме вони переважно визначають ефективність роботи підприємства, його операційної діяльності. Знос інших об'єктів ОЗ простіше визначити суб'єктивно або ж за допомогою строку корисного використання і залишкової вартості. Ми пропонуємо введення в аналіз основних засобів нових універсальних показників, які можна назвати коефіцієнтами технічної придатності

виробничого обладнання і транспортних засобів. Їхні формули будуть виглядати наступним чином:

$$КТП_{ТЗ} = \frac{ЗВ_{ТЗ} * 20\%}{ВР_{ТЗ} + НТО_{ТЗ}} * 100\%; \quad КТП_{ВО} = \frac{ЗВ_{ВО} * 20\%}{ВР_{ВО} + НТО_{ВО}} * 100\%;$$

Де $КТП_{ТЗ}$ та $КТП_{ВО}$ – коефіцієнти технічної придатності транспортних засобів та виробничого обладнання (верстатів), у відсотках.

$ЗВ_{ТЗ}$ та $ЗВ_{ВО}$ – залишкова вартість транспортного засобу або верстату на момент розрахунку показників, у гривнях.

20% - запропонований нормативний коефіцієнт витрат на ремонти та непланове технічне обслуговування за рік. При поквартальному розрахунку цей показник дорівнюватиме 5%, при помісячному – 1,67%. Підприємства можуть самостійно вибирати його цільову величину, але теорія надійності машин говорить про те, що якщо витрати на обслуговування техніки за рік перевищують 20% вартості такої техніки, то подальша експлуатація її є недоцільною.

$ВР_{ТЗ}$ та $ВР_{ВО}$ – вартість усіх видів ремонтів, у т.ч. поточних, планових, капітальних, аварійних, відповідно, транспортних засобів і виробничого обладнання, у гривнях. Сюди входить вартість запчастин і робіт з ремонту. Єдине виключення – ремонти ТЗ після аварій.

$НТО_{ТЗ}$ та $НТО_{ВО}$ – вартість непланового технічного обслуговування транспортних засобів і виробничого обладнання, у гривнях. Наприклад, періодична планова заміна раз на 10-15 тис. км. пробігу моторного масла, масляного та повітряного фільтрів, регламентована виробником заміна ременів, технічних рідин, тощо, не входить у цю суму. Доливка масла і технічних рідин у міжсервісних інтервалах, у зв'язку з неправильною роботою та поломками вузлів і агрегатів транспортного засобу – входить.